

TRANSPORTE MARÍTIMO DO ESTADO DE SÃO PAULO: REDES, FLUXOS E CIRCULAÇÃO DO CAPITAL¹

Nelson Fernandes Felipe Junior²
Márcio Rogério Silveira³

Resumo

O artigo realiza uma análise acerca do transporte hidroviário marítimo de mercadorias a partir do estado de São Paulo, considerando as redes e os fluxos existentes entre o território paulista e outras regiões brasileiras (cabotagem) e países (transporte internacional) ao longo das duas últimas décadas, visto que houve um incremento das conexões a partir do início da década de 1990. O modal hidroviário marítimo possui destaque nas exportações nacionais (sobretudo de *commodities*), ao mesmo tempo em que permite a chegada de produtos diversos (principalmente industriais e de alta tecnologia), satisfazendo as demandas corporativas, produtivas, econômicas e sociais. A formação de redes hidroviárias marítimas é essencial para o processo de circulação e reprodução do capital.

Palavras-chave: transporte marítimo, circulação do capital, redes, fluxos.

Introdução

A modernização do sistema de transportes facilita a mobilidade e a acessibilidade e reduz o tempo de deslocamento no espaço. A participação do Estado é fundamental para o desenvolvimento econômico, para o fomento do transporte marítimo e para a circulação e a mobilidade geográfica do capital. Segundo Rangel (2005), a partir de políticas setoriais, fiscais, monetárias, cambiais e de estímulo ao crédito, o poder público influencia a distribuição dos fatores de produção (capital, terra e trabalho) entre as indústrias existentes no território, ao mesmo tempo em que se intensifica o consumo interno, as exportações e a movimentação de navios cargueiros e contêineres (fomento do transporte marítimo).

O capital é dinâmico e se movimenta tanto na esfera da produção quanto na esfera da circulação, e a soma desses dois momentos compreende o tempo total que completa seu ciclo (MARX, 2005). A aceleração da circulação aumenta a velocidade da reprodução do capital, sendo fundamental, sobretudo na atualidade, a modernização do sistema de comunicação e transportes e a otimização da logística. O transporte hidroviário marítimo e as estratégias logísticas que compreendem o

¹ Mesa temática 8: Redes, sistemas e infraestruturas territoriais.

² Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Endereço eletrônico para contato: nelfelipejr@hotmail.com

³ Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Professor do curso de Graduação em Geografia da UNESP, campus de Ourinhos, e da Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Endereço eletrônico para contato: marcio@ourinhos.unesp.br

setor exercem influência na movimentação de cargas e na circulação do capital. Quanto mais rapidamente circula o capital, ou seja, quanto maior é a sua velocidade de rotação, menor é a estocagem de cargas e maior é a acumulação.

Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente. Com o aprimoramento da logística e a expansão do transporte marítimo, o retorno do dinheiro aplicado ocorre em períodos mais curtos, de modo que parte da mercadoria se transforma continuamente em capital-dinheiro, enquanto a outra parte circula no espaço como capital-mercadoria em condições de ser comercializada (MARX, 2005).

O transporte marítimo não representa um fim em si mesmo, ou seja, é um meio de servir a outros objetivos e outras demandas (FROMM, 1968). A atividade produtiva (indústria e agricultura) é dependente do transporte marítimo internacional para conquistar mercados externos (acumulação e reprodução acelerada do capital), ao passo que a cabotagem tem como objetivo principal subsidiar a cadeia de suprimentos interna (demandas sociais e econômicas). Segundo Fromm (1968) e Graciano (1971), o sistema de transportes e, em especial, o marítimo é, por um lado, um reflexo da economia nacional/regional e, por outro, um fator que impulsiona o desenvolvimento. Infere-se, portanto, que o transporte marítimo de cargas é subsidiário à produção e, ao mesmo tempo, imprescindível para completar a rotatividade do capital.

O transporte marítimo do estado de São Paulo movimenta produtos oriundos de diversas regiões do país (grãos do Centro Oeste, por exemplo), ao mesmo tempo em que recebe bens que seguem, via intermodal, para vários estados e regiões da federação. A intermodalidade, por sua vez, é imprescindível para o transporte hidroviário, já que o transbordo e as conexões entre os modais aquático (hidrovia) e terrestres (ferrovia e rodovia) são necessários, assim, o termo “complexo portuário” representa os sistemas técnicos existentes e a integração entre as diferentes modalidades de transporte.

Transporte marítimo e circulação do capital

Quanto mais rapidamente circula o capital, ou seja, quanto maior é a sua velocidade de rotação, menor é a estocagem de cargas e maior é a taxa de lucro. A redução do tempo de circulação e a economia dos custos necessários de circulação são importantes para os capitalistas, visto que intensificam o processo de acumulação privada. A expansão do transporte marítimo, o aprimoramento da logística de estocagem e distribuição, a modernização dos navios cargueiros e as terceirizações no transporte e transbordo das cargas reduzem o tempo de rotação, os custos de circulação, favorecem a conquista de economias de escala, a especialização produtiva e a competitividade.

O aumento e a redução do tempo de circulação⁴ atuam como inversamente proporcionais à contração e à expansão do tempo de produção. Nesse sentido, infere-se que quanto mais rápidas as transformações inerentes à circulação do capital, ou seja, quanto mais se reduz o tempo gasto na circulação (aproximando-se de zero), maior será a velocidade da reprodução, o funcionamento dos meios de produção⁵ será potencializado, aumenta-se a produtividade e há incremento na extração de mais valia (MARX, 2005). Os avanços ligados ao transporte hidroviário marítimo (logística, comunicações e tecnologias de navegação) permitem o escoamento de cargas em menos tempo e com maior segurança, por conseguinte, há baixo risco de perda dos produtos, prejuízo por parte dos produtores e atraso na entrega dos bens. Dessa maneira:

Com o progresso da produção capitalista, o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação reduz o período de circulação de determinada quantidade de mercadorias, mas, por outro lado, esse progresso e a possibilidade gerada pelo desenvolvimento desses meios acarretam a necessidade de trabalhar para mercados cada vez mais longínquos, em suma, para o mercado mundial (MARX, 2005, p. 288).

⁴ O tempo de circulação constitui apenas um elemento do tempo de rotação do capital, já que este último é compreendido pelas esferas da produção e da circulação. Para que haja a conversão da mercadoria em capital variável (salários dos trabalhadores) é necessário que ocorra sua transformação em dinheiro.

⁵ Há os meios de produção que entram materialmente no produto (caso das matérias primas) e, assim, são consumidos pelos indivíduos, contudo, há certos elementos de produção que não entram materialmente no bem produzido, como as máquinas, os equipamentos, as lâmpadas de iluminação das fábricas, etc.

Maior tempo despendido na circulação⁶ induz à elevação dos preços dos bens e reduz a competitividade da empresa capitalista. Quanto menor a segurança, a regularidade e a velocidade da oferta, maior será a parte latente do capital produtivo (capital-mercadoria latente), caso, por exemplo, do estoque de matéria prima e grãos que esperam para ser incorporados ao processo produtivo, bem como a demora para a realização dos transbordos e carregamentos dos navios nos portos marítimos brasileiros. A circulação é imprescindível à produção de mercadorias, dessa maneira, ganham relevância os meios e as vias de transportes terrestres e aquáticos, já que permitem a articulação entre centros produtores e mercados consumidores nacionais e globais.

O crédito (capital passível de ser emprestado), quando está disponibilizado de maneira abundante e barata (juros reduzidos), fomenta a economia e, em especial, a circulação e a mobilidade geográfica do capital. A ampliação dos meios de produção e do emprego da força de trabalho impulsiona, conseqüentemente, a produção, a demanda por bens duráveis e não duráveis e estimula novos investimentos. Tal fato fomenta o efeito multiplicador interno e o crescimento dos diversos setores que compõem a economia (MIGLIOLI, 2004). Diante disso, pode-se afirmar que a circulação, as interações espaciais⁷, as redes, os fluxos, as inter-relações estabelecidas entre as diferentes empresas e a mobilidade geográfica do capital são intensificadas nos períodos de ascensão econômica. No caso específico do transporte marítimo, este possui sua dinâmica atrelada aos ciclos⁸ de expansão e

⁶ Ao aumentar o tempo gasto com a circulação de mercadorias, cresce o risco de uma variação do preço do produto no mercado ou de alteração na sua demanda.

⁷ De acordo com Cheptulin (1982, p. 81, 82), “a interação representa a influência recíproca de formações materiais ligadas entre si, que provocam certas mudanças nas proximidades, nos estados etc. de cada uma delas. O reflexo é apenas um dos momentos da correlação de formações materiais que se encontram em interação, isto é, a propriedade de cada formação material de reproduzir, nas mudanças surgidas nela mesma, em decorrência da interação, certas particularidades de outras formações materiais agindo sobre ela”. Corrêa (1997) analisa as interações espaciais com base no processo de reprodução social e do capital, interpretando os espaços a partir de suas diferenças e possibilidades. As interações espaciais potencializadas a partir do transporte hidroviário marítimo de cargas atribuem maior complexidade e dinâmica ao território. Considerando o conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capitais e informações, com intensidades, frequência de ocorrência, distância, direção, propósito e velocidades distintas sobre o espaço geográfico, as interações são parte da transformação social e econômica e refletem as diferenças entre os territórios.

⁸ Os ciclos de Kondratiev representam períodos de 50 anos: 25 anos de ascensão e 25 anos de recessão econômica internacional. Segundo Rangel (2005), com a terceira dualidade básica da economia brasileira iniciam-se os movimentos cíclicos internos de curta duração (ciclos juglarianos), variando entre 7 e 11 anos, cada um dos quais centrado na expansão de um determinado grupo de atividades (setor), beneficiado por vantagens diversas, como cambial, creditícia, monetária, fiscal e tecnológica.

retração da economia mundial, já que há, respectivamente, impulso e diminuição das relações comerciais em escalas nacional e global.

O Estado possui papel relevante no que tange ao incremento (ou não) do processo de circulação do capital, já que a expansão das infraestruturas de transporte e energia (destaque para o fomento da intermodalidade e do transporte marítimo), os incentivos creditícios e tributários, as políticas setoriais e outros são importantes para acelerar a rotatividade do capital (repercussões não apenas na distribuição dos bens, mas na produção e na instalação de unidades fabris no território). Dessa maneira, pode-se afirmar que o processo de acumulação e a mobilidade geográfica do capital são impulsionados, em maior ou menor medida, pela atuação do poder público e pela política econômica adotada.

Através da flexibilidade e da capacidade de mudança e adaptação à lógica produtiva, distributiva e financeira, as grandes corporações (com sede, sobretudo, nos países centrais) se reestruturam no sentido de potencializar a circulação e a reprodução do capital. Para isso, é imprescindível a otimização da logística e do sistema de comunicação e transportes (em especial, o modal hidroviário), pois a rapidez dos fluxos de mercadorias no espaço é condição necessária para atender a demanda nacional (cabotagem) e internacional (longo percurso), e ainda intensificar a produção nos setores primário (agropecuária) e secundário (indústria) da economia.

A otimização da logística hidroviária, sobretudo das atividades de transporte e armazenamento, bem como a utilização de novas tecnologias, geram repercussões no processo circulatório do capital. Cabe ressaltar que o termo “logística”⁹ não é sinônimo de base material¹⁰ (infraestruturas) ou dos meios e vias de deslocamento

⁹ Em contraposição à logística empresarial, o termo “logística” é entendido a partir de uma visão crítico-reflexiva, pois visa, acima de tudo, a acumulação e a reprodução do capital. Por outro lado, a fluidez, a mobilidade e a acessibilidade facilitadas no espaço também contribuem para a reprodução social e difusão de culturas, costumes, informações, conhecimentos, ideologias, etc., mediante as interações entre indivíduos, articulando espaços e grupos sociais distantes geograficamente, mas com potencial capacidade de interconexão (SILVEIRA, 2009).

¹⁰ De acordo com Cheptulin (1982), as diferentes formações materiais (coisas, corpos e fenômenos) possuem uma série de propriedades comuns que entram no conteúdo do conceito de matéria e é necessário considerar que elas existem de maneira objetiva, concretamente, fora e independentemente da consciência humana. Possuem características espaciais e temporais, estão em constante movimento, têm seus próprios aspectos e ligações necessárias e contingentes, singulares e gerais, possíveis e reais, apresentam contradição, têm um conteúdo e uma forma, uma essência e um fenômeno, entre outros. Ademais, Cheptulin (1982, p. 74, 75) revela que “... cada formação material particular é uma parte da matéria. Mas nem tudo o que é próprio ao todo é próprio a cada uma de suas partes. Por isso, o conceito de todo não pode ser idêntico ao conceito de uma

no território, mas sim, gestão, planejamento, organização e estratégias voltadas à redução de custos, maximização do lucro e aprimoramento da mobilidade e da fluidez no espaço (SILVEIRA, 2009).

A produção capitalista, o setor hidroviário marítimo e o movimento circulatório do capital são fomentados pelo sistema de crédito. O dinheiro aplicado nos bancos se transforma, com o tempo, em capital acumulado de juros. Na medida em que a circulação de mercadorias se subdivide em circulação de mercadorias e em circulação de dinheiro, o dinheiro se desmembra em meio de circulação e em forma de pagamento. O dinheiro não é apenas meio geral de circulação para todas as mercadorias, mas é também instrumento geral de pagamento dos salários (MARX, 2005). A quantidade de dinheiro em circulação e em estoque é influenciada pela taxa de juros e pelo crédito. Uma taxa de juros baixa e um crédito facilitado e abundante potencializam os investimentos, a produção agropecuária e industrial, a mobilidade geográfica do capital, a geração de empregos e renda, as exportações, os fluxos marítimo, etc.

Quando há fomento de um determinado setor econômico ou segmento produtivo, têm-se repercussões nos demais, por exemplo, a expansão das indústrias de bens de capital cria demanda nas indústrias de base e no setor de transportes; a modernização da agricultura gera demanda por máquinas, equipamentos e insumos agrícolas e também no setor de transportes (RANGEL, 2005). As inovações tecnológicas são importantes para a economia, para acelerar a rotação do capital, para aumentar a produtividade e para garantir a eficiência na distribuição das mercadorias no espaço

O crédito, os ciclos econômicos, a circulação do capital, as interações espaciais¹¹ e o transporte marítimo possuem uma relação direta. Nos momentos de expansão econômica, tem-se uma grande quantidade de dinheiro disponibilizado para empréstimo nos bancos públicos e privados, intensificam-se os investimentos privados na produção industrial e agrícola, há maior demanda por transporte

parte dada desse todo”; “... o aspecto da matéria é apenas o conjunto das formações materiais representando, cada uma delas, um certo grau de seu desenvolvimento”.

¹¹ De acordo com Ullman (1972), para existir interação entre duas áreas é fundamental a existência de demanda e oferta. É necessário que haja complementaridade para ocorrer a interação no espaço e a formação de rotas de transporte. Produtos, sobretudo de baixo valor agregado, são transportados a longas distâncias a custos reduzidos. Além disso, o fator de oportunidade mediadora resulta, às vezes, em uma substituição de áreas, e o elemento distância resulta em uma substituição de produtos, assim, há, em certos casos, a escolha de determinados bens substitutivos, caso, por exemplo, do uso de tijolos na construção civil no lugar de madeira e vice-versa.

marítimo, incrementam-se as trocas, potencializam-se as redes entre firmas, há maior geração de empregos e renda à população, aumenta o consumo de bens duráveis e não duráveis, potencializam-se as conexões entre diferentes regiões e países, entre outros. Não obstante, nos períodos recessivos surgem gargalos no processo de circulação do capital, o crédito muitas vezes é reduzido (tanto ao capitalista quanto ao consumidor), há queda na atividade produtiva (sobretudo industrial), diminui a demanda pelo transporte hidroviário (mitigação dos fluxos de cabotagem e internacionais), as interações espaciais se arrefecem, há redução do consumo e das trocas (maior protecionismo), gerando, consequentemente, repercussões negativas à economia e à sociedade (MIGLIOLI, 2004).

O setor hidroviário marítimo, primeiramente nas nações desenvolvidas e, mais recentemente, no Brasil (a partir, sobretudo, da década de 1990) tem se caracterizado pela reestruturação logística e tecnológica, pautada, esta última, na relação intrínseca entre sistema de comunicação (telecomunicações e informática) e meios de transporte (navios de contêineres, petroleiros, porta-aviões, grandes cargueiros, transatlânticos e outros).

Para Marx (2005), a produção, a distribuição, a troca e o consumo não são idênticos, mas componentes de uma totalidade¹² (a circulação do capital). Interrupções ou acelerações em cada uma dessas etapas geram repercussões nas demais, assim, é possível compreender a sequência desses momentos como um sistema interligado e integrado. A distribuição das mercadorias no território é determinada pelas condições e pela velocidade da produção. Outros fatores também merecem ser citados, já que influenciam a produção e a circulação, como a logística, os meios e vias de transportes, maior ou menor incorporação tecnológica, conquista de novos mercados, períodos de ascensão ou recessão econômica internacional e nacional, condições naturais (chuva, estiagem e temperatura¹³), entre outros.

¹² Para o materialismo a realidade pode ser concebida na sua concreticidade (totalidade) quando se descobre a natureza da realidade social, se elimina a pseudoconcreticidade, se conhece a realidade social como unidade dialética de base e de superestrutura, e o homem como sujeito objetivo e histórico-social. A realidade social não é conhecida como totalidade concreta se o homem no âmbito da totalidade é considerado apenas como objeto e na *praxis* histórico-objetiva da humanidade não se reconhece a importância primordial do homem como sujeito. O fato histórico é, em certo sentido, não só um pressuposto da investigação, mas também um resultado (KOSIK, 2002).

¹³ A temperatura é um fator que interfere no transporte de bens e pessoas nos meses de inverno em diversos países e regiões da Terra (nevascas e gelo depositado na superfície), casos, por exemplo, do Norte da Europa, Canadá, Norte dos Estados Unidos, Norte da Rússia (Sibéria), etc.

A dinâmica da concentração e da centralização de capitais está diretamente relacionada à formação de oligopsônios¹⁴, oligopólios¹⁵ (caso do setor hidroviário marítimo e interior) e às fusões e aquisições de empresas por grandes grupos econômicos e financeiros, como é o caso dos bancos e das redes atacadistas e varejistas. A mobilidade geográfica do capital, por sua vez, é intensificada com o aprimoramento dos sistemas portuários e marítimos, a partir dos incentivos tributários e creditícios e pelo fomento da produção em escalas nacional e global.

A capacidade humana de se apropriar da natureza¹⁶ a partir do conhecimento e da técnica permite a produção do espaço de acordo com suas necessidades e a satisfação das demandas sociais e econômicas, assim, a necessidade de produzir e transportar bens exige, em maior ou menor medida, a alteração do espaço. Grandes quantidades de cargas podem ser transportadas, atualmente, em menor tempo e com custos mais baixos (com destaque ao transporte hidroviário marítimo e à intermodalidade), aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido e otimizado do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente.

O capitalista necessita criar metas para incrementar a produção e a circulação, assim, tornam-se imprescindíveis a ampliação quantitativa do consumo dos bens (conquista de amplos e potenciais mercados consumidores), investimentos em meios de produção e contratação da força de trabalho e aquisição de inovações¹⁷. Nesse sentido, o sistema de transportes e, em especial, o modal hidroviário marítimo possui função essencial, já que viabiliza as trocas. Por um lado, contribui com a satisfação das demandas sociais e econômicas e, por outro, permite a reprodução do capital (seus fluxos podem atender tanto o mercado interno – cabotagem – quanto o externo – longo percurso).

A compra e a venda dos bens (a circulação apenas se completa quando há a compra da mercadoria pelo consumidor no centro atacadista ou varejista), a

¹⁴ Oligopsônios indicam estruturas de mercado com poucos compradores.

¹⁵ Oligopólios representam estruturas de mercado em que um pequeno grupo de empresas domina determinada oferta de bens e/ou serviços.

¹⁶ De acordo com Engels (2007), “é precisamente a transformação da natureza pelo homem, e não a própria natureza como tal, que é o fundamento mais essencial e mais direto do pensamento humano, e a inteligência do homem aumentou na medida em que ele aprendeu a transformar a natureza”.

¹⁷ Segundo Schumpeter (1988), a inovação é entendida como algo novo e que tem aplicabilidade, sobretudo econômica, casos, por exemplo, da descoberta de novas fontes de matérias primas e energéticas, criação de um novo produto, conquista de novos mercados consumidores, etc. Todavia, o autor está equivocado quando afirma que a inovação é decorrente da capacidade inventiva do indivíduo, pois, na verdade, é resultado da concorrência capitalista.

apropriação da mais valia¹⁸ pelo capitalista, o valor de uso e de troca dos bens, a busca por economias de escala e a reconversão do dinheiro em novos elementos de produção (reinvestimentos produtivos) são aspectos importantes do processo de reprodução do capital. De acordo com Marx (2005), uma mercadoria precisa satisfazer uma necessidade individual ou um desejo coletivo para, a partir disso, reconhecer seu valor de troca.

A rotação do capital – processo cíclico composto pelo tempo de produção e de circulação – varia de acordo com a tecnologia utilizada pela indústria e pelos demais setores da economia (meios de transporte, capitais produtivos, etc.). Quanto maior a rapidez dos fluxos e a qualidade dos fixos (pontos nodais que formam as redes), menor é o tempo gasto para completar a rotatividade do capital. No caso das exportações, demanda-se, muitas vezes, a intermodalidade, já que os modais ferroviário, rodoviário e dutoviário conduzem as cargas até os portos litorâneos e, a partir destes últimos, as mercadorias são escoadas para outros países (mercado externo) através de navios cargueiros.

Fluxos de mercadorias, formação de redes e as concessões hidroviárias

O transporte marítimo – o mais internacional meio de transporte de mercadorias – é fundamental para o desenvolvimento econômico, representando 80% do comércio global. Nas últimas décadas, tem-se um aumento dos fluxos, das trocas¹⁹ e do tráfego marítimo internacional, cujo crescimento foi superior a 130% nos últimos 30 anos, com forte impacto no movimento portuário, segundo dados da União Europeia²⁰. No que tange ao modal hidroviário marítimo, tem-se uma relação direta entre a natureza (mar e oceano) e os sistemas de movimento, visto que ambos são imprescindíveis para o escoamento de mercadorias e pessoas pela via aquática.

A expansão do transporte hidroviário marítimo do estado de São Paulo e a formação de redes e fluxos representam um avanço importante quanto ao escoamento de cargas e intensificação das interações espaciais entre o território

¹⁸ A força de trabalho acrescenta mais valia ao produto (resultado do trabalho não pago), e esta mais valia extraída, por sua vez, também circula com o produto finalizado e é convertida em dinheiro (M'-D') (MARX, 2005).

¹⁹ As economias desenvolvidas, os tigres asiáticos (Coreia do Sul, Taiwan, etc.) e a China são importantes centros comerciais, com destaque nas trocas internacionais.

²⁰ Aproximadamente 40% do comércio da União Europeia são realizados via transporte marítimo, contribuindo para a coesão econômica e territorial entre os Estados-membros e para a articulação destes com outros países e continentes.

paulista e outras regiões e países, ao mesmo tempo em que satisfazem as demandas corporativas e potencializam a circulação do capital. A integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias, através de portos intermodais marítimos, permite a utilização conjunta das várias modalidades de deslocamento de produtos em seus aspectos operacionais, estruturais e logísticos, visando o arrefecimento do Custo Brasil em transportes e a reestruturação da matriz de transportes no território nacional.

A cabotagem e o transporte internacional de cargas devem ser subsidiados pela intermodalidade, com destaque às ligações ferroviárias eficientes aos portos marítimos brasileiros, visto que o escoamento de produtos primários se adapta às condições do modal férreo. Segundo dado da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a navegação de cabotagem brasileira transporta o correspondente a apenas 5% da carga geral movimentada em distâncias superiores a mil quilômetros. O território paulista mantém interações espaciais com vários estados brasileiros através do transporte hidroviário marítimo, visto que há o transporte de cabotagem dos portos de São Sebastião-SP e Santos-SP para vários outros, casos de Rio Grande-RS, Fortaleza-CE, Suape-PE, São Sebastião-RJ, Vitória-ES, Belém-PA, etc.

O transporte hidroviário marítimo (cabotagem²¹ e longo percurso²²) gera repercussões macroeconômicas positivas e acelera a rotatividade e a reprodução do capital. O escoamento de produtos dentro do território brasileiro, através do transporte marítimo de cabotagem²³, supre parte das demandas regionais e potencializa as redes e os fluxos. Apesar das condições naturais existentes (extensa costa litorânea), o sistema de cabotagem é pouco utilizado no Brasil, com destaque ao escoamento de petróleo²⁴ e derivados da Petrobras das bacias de Campos-RJ e

²¹ Transporte hidroviário que interliga dois ou mais portos marítimos de um mesmo país.

²² Transporte hidroviário que articula dois ou mais portos marítimos de países diferentes, sendo também denominado de transporte hidroviário internacional.

²³ A cabotagem representa o transporte hidroviário de cargas sobre o território brasileiro, visto que a plataforma continental, segundo a Constituição Federal de 1988, faz parte do território nacional dotado de soberania.

²⁴ A descoberta do Pré-Sal, principalmente na costa paulista e fluminense, é de vital importância para o desenvolvimento brasileiro nas próximas décadas, visto que o petróleo, o óleo e o gás natural encontrados (os dois últimos mais recentemente) são matérias primas basilares para a indústria nacional. Com a criação da Petrosal (empresa que terá a responsabilidade de gerir as reservas do Pré-Sal) e a manutenção do monopólio estatal sobre essa fonte energética estratégica (diferentemente das concessões neoliberais ocorridas na década de 1990, como o caso da Vale do Rio Doce), o efeito multiplicador interno será potencializado, com repercussões positivas na economia (sobretudo no departamento I) e na sociedade.

Santos-SP para outras regiões brasileiras. O produto em estado bruto é conduzido, por exemplo, dos portos de Santos-SP e São Sebastião-SP com destino aos portos marítimos do Nordeste e do Sul do Brasil. A expansão da cabotagem aumenta as interações espaciais e fomenta o desenvolvimento nacional, já que favorece, sobretudo, a atividade industrial e estimula a criação de empregos e renda. Por conseguinte, potencializa-se o efeito multiplicador interno²⁵ e criam-se condições para o arrefecimento das disparidades inter-regionais.

O transporte de longo percurso (internacional), sobretudo no caso brasileiro, é responsável por grande parte das exportações e importações, e contribui com o processo circulatório do capital (fundamental para a distribuição do capital-mercadoria). Nesse sentido, destaca-se a compra de produtos industriais e de alta tecnologia e a venda de grãos, farelos, minérios e produtos agroindustriais, com participação direta de grandes empresas privadas nacionais e, principalmente, estrangeiras. A lógica do transporte internacional é essencialmente de mercado. Os artigos importados, em grande parte dos casos, são produtos acabados, ou seja, prontos para serem comprados no mercado atacadista e varejista e consumidos, já os produtos exportados, muitas vezes, são utilizados como matérias primas para a indústria de outros países, isto é, o Brasil subsidia sua cadeia de suprimentos interna com a cabotagem e a cadeia de outros países com o transporte de longo percurso (desigualdade nas trocas entre o centro e a periferia²⁶).

Nas tabelas 1 e 2 são mostrados os dados de movimentação de cargas e contêineres no complexo portuário santista.

Tabela 1: Movimentação total de cargas (em toneladas) no porto de Santos-SP (1991 e 2000-2008).

Anos	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Total
1991	13.736.645	7.518.916	7.841.967	29.097.528
2000	19.204.220	10.663.778	13.216.385	43.084.383
2001	22.248.446	11.138.073	14.775.074	48.161.593
2002	23.079.665	11.335.349	18.159.264	53.474.268
2003	26.299.235	12.975.831	20.801.647	60.077.073
2004	27.899.247	13.509.463	26.200.422	67.609.132
2005	29.661.014	13.036.187	29.205.293	71.902.494

²⁵ Rangel (2005), ao tratar do efeito multiplicador interno, utiliza como base a teoria da demanda efetiva, de Keynes. Graciano (1971) faz uma relação entre os investimentos em transportes e o efeito multiplicador.

²⁶ A teoria cepalina (CEPAL) tem como fundamentos principais a desigualdade nas trocas entre o centro e a periferia do sistema capitalista e a substituição de importações, assim, seus principais teóricos, como Raúl Prebisch e Celso Furtado, destacavam a necessidade de industrialização dos países latinoamericanos.

2006	29.696.696	14.510.791	32.089.706	76.297.193
2007	31.720.816	14.926.024	34.591.309	81.238.149
2008	32.439.265	13.705.129	34.816.031	80.960.425

Fonte: Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) – série estatística, 2009.

Tabela 2: Movimentação total de contêineres no porto de Santos-SP (1991 e 2000-2008).

Anos	Longo curso	Cabotagem	Total
1991	378.491	26.743	405.234
2000	618.570	41.252	659.822
2001	656.845	56.915	713.760
2002	774.933	57.224	832.157
2003	958.302	79.069	1.037.371
2004	1.179.088	68.042	1.247.130
2005	1.400.486	77.942	1.478.428
2006	1.452.692	151.176	1.603.868
2007	1.598.720	153.849	1.752.569
2008	1.342.098	151.268	1.493.366

Fonte: Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) – série estatística, 2009.

Como verificado nas tabelas 1 e 2, há um aumento contínuo na movimentação total de cargas²⁷ e contêineres no porto de Santos-SP²⁸ no período de 1991 e 2000 a 2007, com destaque às *commodities*. Tal fato está diretamente relacionado à abertura econômica brasileira que ocorre a partir do início da década de 1990 (governo Collor) e, mais ainda, durante os dois mandatos de Fernando Henrique Cardoso. Nessa década há, por um lado, o enfraquecimento da atividade industrial no país e, por outro, o grande crescimento do agronegócio (produção de grãos e farelos) e da extração de minérios. Infere-se que ainda permanece a desigualdade no valor agregado dos bens comercializados entre o Brasil²⁹ e os países desenvolvidos: compra de artigos de alta tecnologia e venda de produtos primários e semimanufaturados.

²⁷ As principais mercadorias que seguem do complexo portuário santista em direção a outros portos brasileiros são: produtos químicos, papel, celulose, petróleo e seus derivados (o produto bruto é retirado da Bacia de Santos).

²⁸ Os portos internacionais que mais mantêm relações com o porto de Santos-SP são: Xangai e Hong Kong (China), Roterdã (Holanda), Jacarta (Indonésia), Cingapura, Lisboa (Portugal), Buenos Aires (Argentina), Manila (Filipinas), Osaka (Japão), Miami e Nova Iorque (Estados Unidos), Montevideu (Uruguai), Vladvostok (Rússia), etc.

²⁹ A política externa do governo Lula é voltada à intensificação das relações comerciais do Brasil com outros países periféricos, ou seja, há um aumento das relações econômicas “Sul-Sul” em comparação aos governos anteriores. Soma-se ainda, o diferente posicionamento político brasileiro em relação aos Estados Unidos no que tange a questões de interesse internacional, casos, por exemplo, do apoio aos governos de Hugo Chávez, na Venezuela, e de Raúl Castro, em Cuba, e pelo direito de enriquecimento de urânio pelo Irã.

Todavia, em 2008, tem-se uma pequena queda na movimentação de cargas e contêineres no porto de Santos-SP³⁰ (principal porto da América Latina), em decorrência da crise econômica internacional³¹. O sistema hidroviário marítimo paulista é um reflexo da dinâmica econômica nacional (não apenas estadual), visto que é responsável por grande parte dos fluxos de cabotagem e pelas exportações³² e importações³³ brasileiras. A estabilidade e o crescimento econômico do país, os investimentos infraestruturais³⁴ realizados, sobretudo pelo Estado, bem como o grande mercado consumidor interno foram fundamentais para a superação rápida da recessão. Ademais, cabe ressaltar que a modernização do sistema de transporte marítimo eleva a rotatividade do capital e, portanto, sua circulação e reprodução ocorrem de maneira acelerada.

Nos momentos de crise a queda na comercialização de *commodities*³⁵ e produtos alimentícios básicos é menos expressiva em comparação aos bens de consumo duráveis e aos bens de capital, já que os primeiros possuem baixo preço e relativa inelasticidade da demanda³⁶ (RANGEL, 2005). O predomínio da venda de produtos de baixo valor agregado, em detrimento daqueles que possuem maior valor e alta tecnologia, é um empecilho à intensificação do efeito multiplicador interno e, principalmente, ao fomento da atividade industrial.

³⁰ Segundo dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), a receita líquida contábil, em 2008, do porto de Santos-SP, foi de 33,4 milhões de reais, sendo menor do que o apurado em 2007 (84,5 milhões de reais). O complexo portuário santista representa 24,7% do valor total das cargas movimentadas no Brasil.

³¹ A recessão atingiu o Brasil apenas no final de 2008 e foi superada mais rapidamente em comparação a outros países (mesmo os desenvolvidos). De acordo com o relatório da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), houve redução na movimentação de cargas no porto de Santos-SP apenas nos meses de novembro e dezembro de 2008.

³² Dentre as mercadorias exportadas pelo porto de Santos-SP, destacam-se: açúcar, soja, milho, farelos, sucos cítricos, álcool, óleo diesel, etc.

³³ Os principais produtos importados através do porto, visando abastecer o mercado paulista e brasileiro, são os bens de capital e os artigos de alta tecnologia (oriundos, sobretudo, da União Europeia, Estados Unidos e Japão), trigo (comprado da Argentina e do Uruguai), etc.

³⁴ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é importante para incrementar o efeito multiplicador interno e assegurar, ainda que relativamente, a demanda pelos produtos da indústria nacional (principalmente bens de capital), assim, durante a vigência da crise internacional, impediu que o desemprego atingisse níveis elevados. As demissões, no Brasil, foram menores em comparação a muitos países desenvolvidos, sendo que os dados do IBGE, referentes ao segundo trimestre de 2009, já mostravam um crescimento do PIB de 1,9% e o aumento das contratações no mercado formal.

³⁵ Produtos primários que tem como destino o mercado externo e possuem uma relativa padronização internacional, caso, por exemplo, dos grãos, farelos e minérios.

³⁶ O termo “inelasticidade da demanda” aparece no livro “A inflação brasileira”, de Ignácio Rangel. Ele contraria a visão cepalina e de Celso Furtado ao afirmar que há inelasticidade (ainda que relativa) na demanda de bens alimentícios básicos e baratos (e não na oferta de bens primários, como os economistas diziam), visto que mesmo os trabalhadores que recebem baixos salários conseguem comprá-los e precisam consumi-los para sobreviver.

No que tange às exportações brasileiras, destacam-se as *commodities* vendidas aos Estados Unidos, União Europeia e Ásia. Não obstante, vale ressaltar que as exportações de veículos do porto de Santos-SP³⁷, principalmente para os demais países que compõem o Mercosul (destaque para a Argentina), apresentaram elevação ao longo dos últimos anos, totalizando 156.071 unidades, em 2003, e 214.196, em 2008, de acordo com os dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

O Mercosul é importante para o crescimento macroeconômico brasileiro, visto que é uma alternativa para fomentar a atividade produtiva (principalmente o departamento I³⁸), as exportações de bens industriais e os fluxos hidroviários, com destaque aos portos do Sudeste e do Sul (proximidade geográfica e escoamento das mercadorias em menos tempo e com custo menor de transporte em comparação aos portos do Norte e do Nordeste do país).

Com base na tabela 3, verifica-se a balança comercial paulista nos últimos anos.

Tabela 3: Balança comercial (em dólares) do estado de São Paulo (1991 e 2000-2008).

Anos	Exportações	Importações	Total (E – I)
1991	20.827.630.815	21.837.620.264	-1.009.989.449
2000	24.815.930.371	23.019.282.371	1.796.648.000
2001	25.827.016.392	24.017.883.528	1.809.132.864
2002	26.193.820.471	24.173.920.081	2.019.900.390
2003	28.381.462.165	26.162.235.029	2.219.227.136
2004	31.038.817.673	27.094.173.320	3.944.644.353
2005	38.007.692.592	34.496.999.772	3.510.692.820
2006	45.929.527.747	40.065.564.664	5.863.963.083
2007	47.241.302.812	44.450.968.113	2.790.334.699
2008	43.091.682.246	44.269.817.021	- 1.178.134.775

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), 2009.

Pela tabela 3, infere-se que a balança comercial do estado de São Paulo foi deficitária em dois momentos: durante a rápida abertura da economia brasileira (em 1991) caracterizada pelo enfraquecimento da atividade industrial e pelo aumento das importações (principalmente eletroeletrônicos), e com a recessão internacional

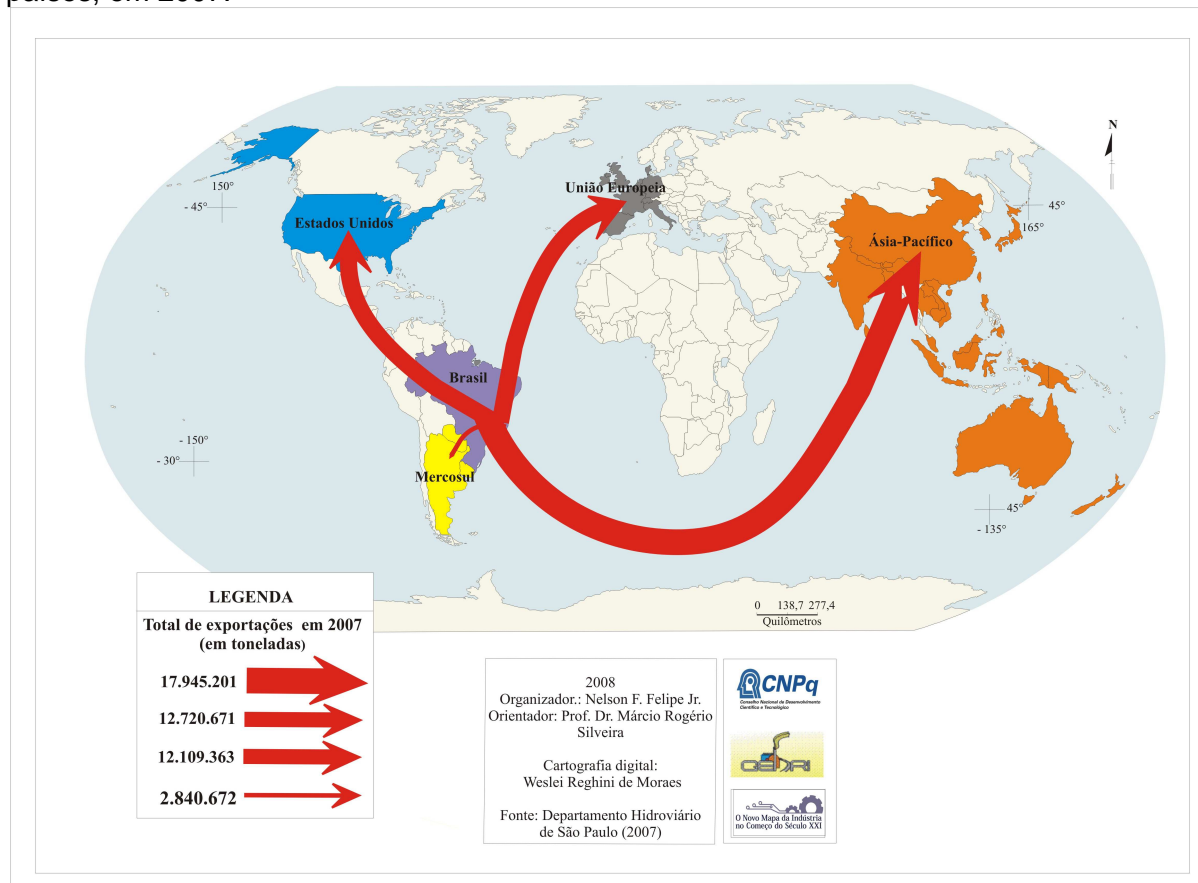
³⁷ O porto de Santos-SP também realiza o transporte e o transbordo de cargas para outros países sulamericanos que não possuem saída para o Oceano Atlântico, casos do Paraguai e da Bolívia.

³⁸ O departamento I da economia representa as indústrias de base e de bens de capital, já o departamento II indica as indústrias leves (alimentos, bebidas, etc.).

(atinge o Brasil no final de 2008), com perdas em diversos setores da economia, sobretudo na indústria de bens de capital e de bens de consumo duráveis.

Com base no mapa 1, verificam-se os principais fluxos de mercadorias a partir do complexo portuário santista.

Mapa 1: Fluxos de exportações do porto de Santos-SP para diversos blocos econômicos e países, em 2007.



A partir do mapa 1, verifica-se que a maior quantidade de mercadorias exportadas pelo porto de Santos-SP³⁹ teve como destino final o Bloco Ásia-Pacífico (principalmente a China), em segundo lugar a União Européia, com crescimento em decorrência dos acordos firmados entre esta última e o Brasil, em terceiro os Estados Unidos e, em quarto, os demais países do Mercosul.

No porto de São Sebastião-SP⁴⁰, apesar de ser realizado o transporte internacional de cargas, destaca-se o sistema de cabotagem, em decorrência da

³⁹ Nos últimos anos, a quantidade de navios atracados e que realizam a movimentação de cargas e passageiros no cais portuário de Santos-SP vem aumentando, totalizando 4.703, em 2003, e 5.138, em 2008, segundo dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

⁴⁰ No porto de São Sebastião-SP são movimentados, atualmente, grãos, farelos, sulfato e carbonato de sódio (barrilha), enxofre, automóveis, açúcar, gado, etc. A barrilha tem como função principal a

existência do Terminal Almirante Barroso, da Petrobras, especializado na movimentação de petróleo e derivados. Estes seguem, principalmente, para outros portos brasileiros com o objetivo de abastecer o mercado interno. Dessa maneira, o porto e o sistema hidroviário desempenham importante função, já que fornecem matéria prima à indústria nacional (produção de plásticos, por exemplo). A partir da tabela 4, tem-se o total de produtos movimentados no porto de São Sebastião-SP.

Tabela 4: Movimentação total de cargas (em toneladas) no porto de São Sebastião-SP ao longo dos anos (1991 e 2000-2008).

Anos	Total
1991	375.136
2000	460.957
2001	415.701
2002	364.395
2003	440.003
2004	368.209
2005	462.188
2006	486.567
2007	495.720
2008	428.073

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2009.

Com base na tabela 4, verifica-se que houve oscilação no total de produtos escoados até 2004, entretanto, desta data até 2007, tem-se um crescimento contínuo, explicado, sobretudo, pela alta nas exportações de veículos e pela expansão econômica mundial. Em 2008, devido à recessão internacional, houve queda na demanda externa de mercadorias (principalmente automóveis), reduzindo, consequentemente, a produção e as exportações através do porto de São Sebastião-SP.

A Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) gerou alterações no transporte marítimo, já que foi um fator de impulso relativo aos investimentos e concessões⁴¹ de armazéns

produção de vidros e segue para os mercados espanhol e estadunidense, o gado tem como origem o estado de Minas Gerais e segue para a Ásia (principalmente Índia e Malásia) e a maioria dos veículos exportados pelo porto são fabricados nas montadoras da Volkswagen, em Taubaté, e da Fiat, em Betim.

⁴¹ O modelo geral de concessão dos serviços públicos⁴¹, estabelecido no governo de Fernando Henrique Cardoso, expressa a fragilidade do Estado (Lei nº 8.987, de 1995), ou seja, é contrário à proposta rangeliana (Projeto de Lei nº 2.569, de 1989), em que o Estado é o poder concedente e o credor hipotecário. Esse modelo se caracteriza por um Estado forte com capacidade de estabelecer limites tarifários e metas a serem cumpridas pelas empresas privadas concessionárias, sob o risco de tomar seus bens colocados em hipoteca (RANGEL, 2005). Soma-se ainda que a Lei nº 10.233, de 2001, cria várias agências reguladoras do setor de transportes, quais sejam: Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura

e instalações portuárias ao capital privado. Esta se enquadra sob os moldes da política neoliberal e da fragilização do poder estatal na regulação das concessões portuárias e hidroviárias. A desregulamentação e as concessões indiscriminadas decorrentes da Lei dos Portos não solucionaram os gargalos infraestruturais, permanecendo problemas como a falta de modernização no transbordo, estocagem e transporte das cargas. Atualmente, 90% das operações no porto de Santos-SP⁴² são realizadas por empresas privadas. Até 1993, os investimentos no porto foram realizados pela União, entretanto, a partir desta data, aproximadamente 1 bilhão de dólares foram investidos pelo capital privado, segundo dados da CODESP.

Soma-se ainda, a existência de oligopólio⁴³ no setor de transporte hidroviário marítimo (cabotagem e longo percurso). Poucas empresas nacionais e estrangeiras que realizam o transporte marítimo de mercadorias (armadores) controlam o mercado e dividem a demanda. O Estado, por sua vez, é relativamente impotente, pois fica refém dos contratos estabelecidos e sem poder de impor metas de investimentos visando modernizações nos terminais portuários e nos meios de transporte (por exemplo, navios de grande porte com avançada tecnologia de controle de cargas e de comunicação).

Os contêineres modernos⁴⁴ (refrigerados, por exemplo) são basilares para o transporte de produtos perecíveis e que demandam um cuidado maior no deslocamento marítimo (cabotagem e transporte internacional). A necessidade do comércio exterior elucida a relevância do transporte hidroviário para a economia brasileira, ao passo que a circulação e as trocas internacionais de mercadorias são

de Transportes (DNIT). Contudo, as concessões já tinham sido realizadas e, portanto, tais instituições se tornam pouco eficientes na cobrança de metas e no estabelecimento de limites tarifários. Consequentemente, em muitos casos o serviço público não condiz com as necessidades e vontades coletivas, caso, por exemplo, dos preços elevados dos pedágios cobrados nas rodovias paulistas. Estas agências, por sua vez, funcionam de acordo com os interesses do capital privado, já que são mantidas com recursos, sobretudo, de instituições financeiras internacionais.

⁴² O Terminal de Exportação de Veículos (TEV) do porto de Santos-SP, da empresa Santos-Brasil, configura-se entre os principais do país na movimentação de automóveis produzidos, principalmente, em montadoras do Sudeste.

⁴³ Segundo Lênin (2007), a oligopolização da economia no sistema capitalista representa um dos principais aspectos do imperialismo, visto que a incorporação de pequenas e médias empresas pelas grandes e a redução da concorrência intrasetorial representam uma estratégia de concentração e centralização de capitais.

⁴⁴ Muitos contêineres pertencem a empresas estrangeiras, sendo prestadoras de serviço de transporte hidroviário internacional de mercadorias. Dentre os armadores que atuam no sistema marítimo paulista, destacam-se a brasileira Santos-Brasil (maior terminal de contêineres da América do Sul), Maersk Sealand (Dinamarca), China Shipping (China), Hamburg-Süd (Alemanha), Mediterranean Shipping Company (Suíça), Hyundai (Coreia do Sul), etc.

um reflexo do processo de internacionalização econômica e dos mercados. Nesse sentido, o transporte marítimo é fundamental para a formação de redes e fluxos em escala global.

Considerações finais

A transformação do espaço e da paisagem está relacionada às práticas sociais, econômicas e produtivas, e se delineia de acordo com os interesses dos grupos hegemônicos, ou seja, que controlam e possuem as forças produtivas. A produção, a distribuição e o consumo requerem a existência de bases materiais (capitais, tecnologias e infraestruturas) e meios de transporte para integração entre os centros produtores e os mercados consumidores.

O movimento circulatório do capital representa a soma do tempo de produção e de circulação. A formação de redes hidroviárias marítimas (cabotagem e longo percurso) é um aspecto basilar para a compreensão do processo de circulação do capital e reprodução acelerada dos grandes grupos que compõem o setor no Brasil. O tempo de rotação do capital é acelerado com a otimização do sistema de transportes e, em especial, do modal hidroviário marítimo, mediante a utilização de navios e contêineres modernos, rapidez e eficiência no transbordo das cargas, vias de acesso fluidas aos portos marítimos (intermodalidade), calado profundo permitindo a atracação e navegação de grandes navios cargueiros, etc. Ademais, a expansão do transporte marítimo no estado de São Paulo é essencial para o fomento do comércio exterior, das trocas inter-regionais, da produção e dos serviços, criando as bases para o crescimento da economia paulista e nacional.

Analisar o transporte hidroviário marítimo – diante da sua complexidade – requer considerar diversos aspectos e fatores conjuntamente, casos da logística de funcionamento, conexões nacionais (cabotagem) e internacionais (longo percurso), políticas públicas para o setor, as condições econômicas internas e externas, a lógica produtiva e distributiva e as demandas globais de troca e de consumo.

O transporte marítimo do estado de São Paulo (cabotagem e longo percurso) contribui com o processo de internacionalização da economia brasileira, bem como reflete o aprimoramento da logística e as novas lógicas organizacionais e operacionais do setor. É um modal estratégico para o escoamento de mercadorias no espaço e fundamental para a economia paulista e nacional. Assegura a articulação inter-regional, os fluxos materiais mediante a formação de redes, a

intermediação entre produtor e mercado, a satisfação das demandas econômicas e sociais, além de permitir a acumulação e a reprodução do capital (demandas corporativas).

A dinâmica do transporte hidroviário marítimo (cabotagem e longo percurso) potencializa o desenvolvimento econômico, permite o suprimento da cadeia de fornecimentos (caso, por exemplo, do transporte de petróleo e derivados do território paulista para outras regiões brasileiras), fomenta a produção agropecuária e industrial, a extração de minérios e gera empregos e renda à população.

Referências

BRASIL. **Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)**. Relatório anual – série estatística. São Paulo, 2009.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)**. Brasília, 2009.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: **Boletim Geográfico**. Ano XXII, n. 179 e 180. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

COCCO G.; SILVA, G. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; GOMES, P. C da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

ENGELS, F. **A dialética da natureza**. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br>. Acesso em: março de 2007.

FROMM, G. **Transporte e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

GRACIANO, M. L. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971.

HAGGETT, P. **Locational analysis in human geography**. London: Edward Arnold, 1965.

KOSIK, K. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro; São Paulo: Paz e Terra, 2002.

LENIN, V. I. **O imperialismo: fase superior do capitalismo**. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br>. Acesso em: abril de 2007.

LÖSCH, A. **The economics of location**. London, 1967.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política** (Livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MIGLIOLI, J. **Acumulação de capital e demanda efetiva**. São Paulo: Hucitec, 2004.

MONTENEGRO, L. C. S. **Vantagens da utilização do transporte multimodal no comércio internacional brasileiro**. ANTT. Brasília, 2002.

NOVAES, A. G. **Economia e tecnologia de transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Almeida Neves, 1976.

OLIVEIRA, C. T. de. **Modernização dos portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

PONS, J. M. S. **Geografía de redes y sistemas de transporte**. Madrid: Sintesis, 1999.

PORTER, M. E. **Vantagem Competitiva: criando e sustentando um desempenho superior**. Campus. Rio de Janeiro, 1989.

RANGEL, I. **Obras reunidas** (vol. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2002.

SILVA, C. F. da. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

ULLMAN, E. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.). **Transportation geography**. Londres: Macgraw Hill, p. 29-39, 1972.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte internacional de cargas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

VIVERO, J. L. S. de. El espacio marítimo en la geografía humana. In: **Geocrítica**. Barcelona, n. 20, p. 1-21, 1979.